

## **Stellungnahme** des Bundesrates

---

### **Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes**

Der Bundesrat hat in seiner 791. Sitzung am 26. September 2003 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen

1. Zu Artikel 1 (Nummer 1, Buchstabe a, laufende Nummer 25 und Nummer 1, Buchstabe b, laufende Nummer 15 der Anlage zu § 1 BundesschienenwegeausbauG)

Der Bundesrat stellt fest, dass die Realisierung des in Artikel 1 in der Anlage zu § 1 in Nummer 1, Buchstabe a, laufende Nummer 25 sowie in Nummer 1, Buchstabe b, laufende Nummer 15 genannten Vorhabens durch die Planungen der Deutschen Bahn AG zur Verlagerung von französischem Güterverkehr auf die deutsche Rheinseite in erheblichem Maße gefährdet wird. Die Bundesregierung wird aufgefordert, diesen Planungen entgegen zu treten.

2. Zu Artikel 1 (Nummer 1, Buchstabe b, laufende Nummer 13 der Anlage zu § 1 BundesschienenwegeausbauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 1, Buchstabe b, laufende Nummer 13 nach den Wörtern „Rhein/Neckar“ das Fußnotenzeichen "2a" anzubringen und der Text der Fußnote wie folgt zu fassen:

"2a Einbindung in die vorhandene NBS Mannheim – Stuttgart ausschließlich über den Hauptbahnhof Mannheim“.

#### Begründung:

Die Neubaustrecke "Rhein/Main - Rhein/Neckar" wurde im Bundesverkehrswegeplan 2003 als zweigleisige Neubaustrecke mit Projektkosten in Höhe von 1,771 Mrd. Euro aufgenommen. Mit diesem Investitionsansatz werden auch die

im Vergleich zur A-Variante um 435 Mio. Euro höheren Kosten der von der DB AG favorisierten Bypass-Variante, die die Umfahrung des wichtigen Knotens Mannheim vorsieht, abgedeckt. Die Umfahrungspläne der Bahn werden abgelehnt. Da zudem bei beiden Varianten das Nutzen-Kosten-Verhältnis annähernd gleich ist, soll durch die Fußnote eine Festlegung auf die kostengünstigere A-Variante erfolgen. Dies hat den nicht unerheblichen Nebeneffekt, dass die damit freiwerdenden Mittel für andere wichtige Projekte eingesetzt werden können.

3. Zu Artikel 1 (Nummer 2, laufende Nummer 5a -neu- der Anlage zu § 1 BundesschienenwegeausbauG)

In Artikel 1 ist in der Anlage zu § 1 in der Nummer 2 nach der laufenden Nummer 5 folgende laufende Nummer 5a einzufügen:

"5a ABS Paderborn – Bebra – Erfurt – Weimar – Jena – Glauchau (2. Baustufe)".

Begründung:

Die Beseitigung der Altlasten auf der Mitte-Deutschland-Verbindung im Streckenabschnitt Weimar – Jena – Gera – Glauchau und der Ausbau für Geschwindigkeiten bis zu 140 km/h mit Neigetechnikfahrzeugen gehört zum Vordringlichen Bedarf im Entwurf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Dieses Vorhaben wird bis 2006 abgeschlossen.

Die Mitte-Deutschland-Verbindung ist eine wichtige Ost-West-Trasse, die im Zuge der EU-Osterweiterung weiter an Bedeutung gewinnen wird. Ein wesentliches Hindernis für eine Anbindung der Regionen Ostthüringen und Süd-West-Sachsen an den Personenfernverkehr ist die fehlende durchgehende Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung. Bisher ist die Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Paderborn und Weimar bzw. Glauchau und Chemnitz elektrifiziert. Ein entscheidender betrieblicher Vorteil wäre, dass Züge ohne Triebfahrzeugwechsel durchgängig verkehren können. Weiterhin ist der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Weimar – Glauchau erforderlich, um die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Ost-West-Magistrale zu erhöhen. Obwohl bisher für dieses Projekt die Wirtschaftlichkeit nicht nachgewiesen werden konnte, hat es als Verbindungsachse zwischen Oberzentren sowie für die Anbindung an den Ballungsraum Leipzig Bedeutung. Es wird davon ausgegangen, dass die künftige Verkehrsentwicklung den Bau dieser Maßnahme rechtfertigt.

Die Elektrifizierung des noch fehlenden Abschnitts Weimar – Jena – Gera – Glauchau sowie dessen zweigleisiger Ausbau sollten daher im Bedarfsplan in den Weiteren Bedarf aufgenommen werden.